

Tatra T-603 1958

MOTORNYTT onsdag 4 december

Föregående måndag 2 december

1. Pigg BMW med starkt köpargument
2. Hyundai Nexo mot Toyota Mirai
3., Lexus UX 300e officiell som märkets första elbil
4. Provkörning: Volkswagen E-up – ”Ökat räckvidden med 70 procent”
5. Mercedes-AMG GLE 63 4Matic+ och GLE 63 S 4Matic+ officiella
6. Mercedes-AMG GLS 63 4Matic+ officiell – ruggigt snabb lyxsuv
7. Hyundai Vision T Plug-in Hybrid debuterar på Los Angeles Auto Show
8. Genesis G90 uppdaterad – rejält!
9. Prov: Ferrari F8 Tributo är slutet på en era
10. BMW M-chefen: ”Vi kan tänka oss nya, fristående M-modeller”
11. GM gör klart: Eldriven pickup på gång – lanseras 2021
12. Tesla överraskade med eldriven fyrhjuling under premiären av cybertruck
13. 90 ton från skog till terminal
14. Grattis Daimler Sovereign

SVENSKA DAGBLADET

1. Pigg BMW med starkt köpargument

Publicerad 2019-11-24

BMW har med sin körkänsla och design fått en trogen kundkrets. Nya 3-serien med snål dieselmotor, fyrhjulsdrift och kombikaross är ett mångsidigt verktyg för vardagen.



3-serien i sitt nya utförande är snarast en finslipning av föregångarens form.

För några år sedan fick jag tillfälle att köra en alldeles ny gammal bil. Det var en BMW 2002 tii från 1971 som BMW:s klassikeravdelning i München byggt av reservdelar. Den här dagen hade museet släppt ut några av sina klenoder på långresa.

Bakom ratten i 2002 tii med fyrcylindrig motor på 130 hästkrafter var det lätt att förstå hur tillverkarens renommé uppstod med körglada vardagsbilar och en smula ungdomlig profil.

År 2019 har det blivit dags för den åttonde generationen av BMW:s kompakta modellserie. Det mesta är annorlunda. Till att börja med är nya 3-serien – 471 centimeter lång och drygt 1 800 kilo tung – inte någon kompakt bil längre.

Fortfarande är det bakhjulsdrift som gäller i basutförande, men allt fler köpare väljer fyrhjulsdrift. Dessutom har dieselmotor och automatlåda blivit de populäraste valen. Det gör inte den nya bilen långsam. Accelerationen från noll till 100 går på 7,4 sekunder.

Att en 190-hästars, ganska stor och tung familjebil ska klara sig med 5,6 liter diesel per 100 kilometer är förstås ett starkt argument. Körkänslan är alltjämt av det piggare slaget. Nya 3-serien är nytrare än sin närmaste föregångare (2011–2019) och de negativa effekterna av elektrisk servostyrning har tonats ned.

Dieselmotorn till trots är drivlinan mjukgående och den åttastegade automatlådan växlar närmast omärkligt vid vardagskörning.

I Sverige har 3-serien legat på fem i topplistan över de mest säljande tjänstebilarna under en rad år. Men provbilen är garnerad med extrautrustning som skjuter priset långt utom räckhåll för de flesta tjänstebilsförare: från 409 900 kronor till 562 700 kronor. Till exempel bekväma sportstolar med många justeringsmöjligheter och avancerade men dyra strålkastare à 20 100 kronor.



Utmärkt ergonomi och tacknämligt nog fysiska knappar för många grundläggande funktioner.

Baksätet hör inte till de bästa, trots att nya 3-serien vuxit några centimeter på längden. Det är ganska smalt och med hårt säte. Bagageutrymmet är heller inte lika rymligt som i Volvo V60, men skillnaden är mindre än man kan tro. Dessutom har BMW fällbart ryggstöd i tre delar, vilket avsevärt ökar flexibiliteten jämfört med Volvos 60/40-delning.

I nya 3-serien är inredningens kvalitetskänsla inte så påtaglig som bilens prislapp kan ge sken av. Men design samt utförandet på pekskärmens menysystem håller acceptabla nivåer.

2002 tii hade en enkel förarmiljö, snudd på asketisk med dagens mått mätt. Men redan i första 3-serien, som kom 1975, kläcktes ett antal grundelement för instrumentpanelen som gäller än i dag, exempelvis mittpartiet som är lätt böjt mot föraren för bättre ergonomi.

Ljudnivån är dämpad, möjligen hjälpt av provbilens laminerade, främre ”akustiksidorutor” som ingår i komfortpaketet för 18 900 kronor. Fjädringskomforten är av det stramare slaget, men hjulställen hanterar både små och stora ojämnheter med behärskning. Om man uppskattar den lite strikta chassisättningen eller föredrar en mjukare hållning är också en smaksak.

Specifikationer | BMW 320d Xdrive Touring

Grundpris:	409 900 kronor (provbilen 562 100 kronor).
Förbrukning:	5,6 liter/100 km (enligt WLTP-normen).
Koldioxidutsläpp:	147 gram/km (enligt WLTP-normen).
Kväveoxidutsläpp:	47,4 mg/km.
Motor:	2,0-liters fyrcylindrig bensin.
Kraftöverföring:	Åttastegad automatlåda, fyrhjulsdrift.
Skatt:	7 036 kronor (2020).
Max effekt:	190 hästkrafter vid 4 000 r/min.
Max vridmoment:	400 newtonmeter vid 1 750–2 500 r/min.
Tjänstevikt:	1 831 kg.
Längd/bredd/höjd (i meter):	4,71/1,83/1,45.
0–100 km/tim:	7,4 s.
Toppfart:	225 km/tim.



Motor/växellåda
Betyg: 5 av 6
Fyra cylindrar, två liters volym och dieseldrift har nästan varit ”norm” för tjänstebilar på senare år. Denna motor är en pärla i sammanhanget och den åttastegade automatlådan är avgjort bekvämare än konkurrenternas dubbelkopplingsväxellådor.
Ekonomi
Betyg: 3 av 6
BMW 3-serie har kommit väl ut i så kallade TCO-beräkningar för tjänstebilar (totalkostnad för ägandet). Men det är en dyr bil att köpa och med bonus-malussystemet lär fler företag titta åt laddhybridhållet. Privatköpare bör ändå snegla åt en bensindriven 3-serie.
Miljö
Betyg: 3 av 6
En snålgående dieselmotor – är det en miljöskurk eller ett ganska klokt val, åtminstone för den som kör längre sträckor? Om det enbart vore förbrukningen vi bedömde skulle betyget bli högre, men totalbilden är något dystrare för dieseltekniken.
Köregenskaper
Betyg: 4 av 6
Provbilen har inte något sportchassi men fjädringskomforten är ändå av det stramare slaget. Körkänslan är inte längre ett lika starkt trumfkort för BMW, dels därför att märkets bilar görs med andra prioriteringar och dels därför att flera konkurrenter har kommit i kapp.
Säkerhet
Betyg: 6 av 6
Den bästa bil som Euro NCAP har krocktestat och bedömt i denna storleksklass under 2018 och 2019. En kombination av säkra egenskaper vid en kollision och avancerade säkerhetssystem gav det betyget.
Helhet
Betyg: 4 av 6
Det är svårt att inte trivas i BMW 320d med dieselmotor. Tillverkarens spänstigare köregenskaper och den snåla, väldämpade motorn samt inredningens stil gör att 3-serien känns väl rustad för att möta tuffa utmanare.



Två konkurrenter



Audi A4 Avant 40 TDI quattro Proline

446 900 kronor. 190 hästkrafter. 131 gram/km.
Senaste generationen A4 har inte tagit för sig i försäljningen som föregångarna. Egenskaperna är på de flesta punkter likvärdiga med BMW 3-serie, men priset är ännu högre.



Volvo V60 D4 AWD Momentum

373 900 kronor. 190 hästkrafter. 150 gram/km.
Snäppet större än 3-serien, men riktad mot samma målgrupp. V60 är en genomarbetad bil, men motorn har fått en hel del kritik för sin bränsletörst.

Eric Lund

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

2. Hyundai Nexo mot Toyota Mirai

22 november 2019

Hyundai Nexo är det senaste om du vill ha en vätgasdriven bränslecellbil. Är den bättre än Toyota Mirai? Vi kör bränslecellbilarna till världens första soldrivna vätgasstation i Mariestad och får en försmak av eldrift utan räckviddsångest.



Vätgassamhället byggs sannerligen inte på en dag. Vi har läst om bränslecellbilar i flera decennier vid det här laget och sett prototyper komma och gå. Men 2019 går ändå till vätgashistorien i Teknikens Världs annaler. Detta är nämligen vår allra första vätgasduell.

Från Hyundai kommer den nya vätgassuven Nexo, märkets första unika vätgasmodell. Förra vätgasbilen från Hyundai var en ombyggd Hyundai ix35. Med Nexo har man gjort en smartare paketering, specialskräddad för trycktankar och bränslecellsstack. Mot den står Toyota Mirai, som närmast kan kallas en klassiker på vätgasmarknaden. Det är en utgående modell, nästa år kommer en ny Mirai med helt nytt utseende.

För övrigt är det inte bara en duell. Det är även en marknadsöversikt. Detta är nämligen det som erbjuds för den hugade vätgasspekulanten i Sverige 2019. Honda har i och för sig också en vätgasbil i Clarity Fuel Cell, men inte i Sverige.

Lika enkelt som att välja ut vätgasbilar i duellen är det att välja resmål. Förutom vätgaspumpen på Arlanda norr om Stockholm finns det en pump i Sandviken, en i Umeå och en i Mariestad. Det gäller att hålla sig i närheten av mackarna, annars blir man vätgastorsk.

Eftersom pumpen i Mariestad är en helt ny, soldriven vätgasstation bestämmer vi oss för att köra dit och tanka.

Bilarna vätgastankas fullt på Arlanda-macken, sedan sträcker vi söderut på E4:an. Det är 347 kilometer till vätgaspumpen i Mariestad. I Hyundai härskar lugnet, räckvidden är fulltankad 67 mil i WLTP-körcykeln. I verkligheten kommer man en bit om inte 60 mil, så i alla fall en bra bit över 50 mil.



Lacken är trendigt matt, och Hyundai Nexo får många att vända sig om. Men det syns inte att den är vätgasdriven, den ser ut som en konventionell, modern mellanklass-suv.

Det är på motorvägen vätgasdriften motiveras. I stället för räckviddsångest och långa laddstopp i en vanlig elbil är det bara att stå på. Men vätgasdriften ger än så länge en annan form av räckviddsångest. Eftersom antalet vätgaspumpar inte är överväldigande stort sitter vi ändå och räknar kilometer och räckvidd.

I alla fall i Toyota Mirai. Den har två vätgastankar, en främre under baksoffan på 60 liter och en bakre, över bakaxeln, på 62 liter. Totalt 122 liter. Jämfört med tankarna i Hyundai Nexo på 157 liter är skillnaden inte stor. Men drivlinan verkar inte lika effektiv i Mirai. Efter full tank anges räckvidden till 36 mil i färddatorn i Toyota Mirai.

Vi nöjer oss därför med en elbilslik lunk på E4 och E20, tryggt parkerade i högerfilen. Men snart märker vi att räckvidden som anges utgår från ganska hård körning, det är lätt att plussa på räckviddsmarginalen när man kör försiktigt.

I nykomlingen Hyundai Nexo känner vi ingen räckviddsångest alls. I verklig körning räcker en full tank nästan 60 mil. Dels beror det på att vätgastankarna är nästan 30 procent större, dels beror det på att drivlinan är effektivare. Hyundai har erkänt energisnåla elmotorer, och det märks även i deras vätgasmodell.

Våra vätgasbilar drivs ju egentligen av elmotorer. Trycktankarna med vätgas matar ett bränslecellpaket där vätgasen omvandlas till elektricitet som i sin tur driver en elmotor via ett batteri. Ett stort batteri är alltså utbytt mot vätgas. Jämfört med batterilagring av energin har vätgasen två fördelar och två nackdelar. Fördelarna är att det går snabbt att tanka vätgas, på ett par minuter har man fyllt tankarna. Den andra fördelen är att räckvidden i princip är lika lång som med en bensinbil. I alla fall med Hyundai Nexo.

Nackdelen är dels att gasen är mycket flyktig. Den måste därför förvaras i trycktankar som är tunga, dyra och har begränsad livslängd. Dels att vätgas kräver ett helt nytt distributionsnät. Det finns bara fem stationer med vätgas i hela Sverige. I Danmark och Norge finns ett tiotal stationer i vardera land. Planer på utbyggnad av vätgasstationer har funnits i många år. Men det är mycket prat och lite verkstad. Men sant är att en vätgaslobby i Tyskland, med storspelare som Daimler, Shell och Total, planerar för 400 vätgasstationer i Tyskland till 2023.



Solenergi omvandlas till vätgas som sedan driver våra två duellanter.

Tekniken är det inget fel på. Att elbilar är tysta, komfortabla och starka vet alla vid det här laget. Och att vätgastankar och bränslecellsstacken numera kan paketeras i små utrymmen bevisar Hyundai Nexo som är en praktisk, funktionell och rymlig suv. Baksätet är fällbart, och lastgolvet blir plant och lättlastat. Gasbilar brukar ha problem med bagageutrymmet eftersom runda trycktankar bygger mycket på höjden. Hyundai har löst det genom att använda tre tankar. En tank bakom bakaxeln, och två framför bakaxeln. Alla tre tankarna ligger på tvären. Det gör det möjligt att sänka golvet, men höjer samtidigt tillverkningskostnaden. Tre tankar kostar mer än två.

Den smartaste tankinstallationen tycker jag för övrigt fortfarande fanns i avsomnade Fiat Multipla Bi-Power, som hade långsmala trycktankar mellan axlarna. Multipla Bi-Power drevs dock av biogas, inte av vätgas.

På 1990-talet, när de första bränslecellsprototyperna togs fram, fyllde bränslecellsstacken lastutrymmet i skåpbilar. Men det är teknikhistoria. I dag ryms bränslecellsstacken under motorhuven, tillsammans med elmotorn.

Vätgasen pumpas till bränslecellen som i sin tur genererar elkraft. Men av den processen märker man ingenting bakom ratten. Både Toyota Mirai och Hyundai Nexo är som helt vanliga elbilar att köra.

Elmotorn i Hyundai Nexo är på 163 hästkrafter. Det låter inte som en hög effekt men tack vare att vridmomentet kommer direkt så upplevs Nexo som pigg och stark. Accelerationen 0-100 km/h går på 9,5 sekunder. Toppfarten är begränsad till 179 km/h, en betydligt högre toppfart än vad batteridrivna elbilar brukar ha. Men eftersom det går snabbt att tanka vätgas har förbrukningen inte samma betydelse.

Kupén är välisolerad och vägljudet är dämpat. Från bränslecellen hör jag ingenting. Till skillnad från Mirai sticker inte Nexo ut med sin design. Exteriört ser den ut som en modern mellanklass-suv. Interiört har den ett mer klassiskt formspråk. Mittpanelen är översvämmad av knappar, som i en flygplanscockpit. Tänk motsatsen till Tesla. Förutom att Hyundai alltid har svåravlästa knappar i dagsljus – ljus text på blanka knappar – fungerar det mycket bra. Klädseln är uppbyggd av flera olika textilmaterial och ger en lyxig känsla.

Batteriet i Nexo är på 1,56 kWh, större än i tidigare bränslecellprototyper från Hyundai, och förmodligen samma batteri som i Hyundai Ioniq Hybrid. Det större batteriet betyder att bilen i högre grad kan spara bromsenergi. Hur mycket motorbroms jag vill ha reglerar jag med paddlarna framför ratten. Men även i tredje läget, med maximal bromskraftåtervinning, är inbromsningen vid gaspedalsläpp måttlig. Känslan av att kunna köra med en pedal är långt borta.

Körassister finns det gott om i Nexo. Nytt är att Nexo kan parkera själv, med föraren utanför bilen. Så här går det till: Jag slår till parkeringsassistenten och när Nexo har hittat en lucka den får plats i säger den till. Tvärställd parkering fungerar lika bra som i längdled.

Sedan lämnar jag bilen och medan jag håller in parkeringsknappen på fjärrkontrollen parkerar Nexo av sig själv. Det går inte fort, men som partytrick är det enastående.

Vi kommer fram till Mariestad utan att vara nere på noll. Här produceras vätgasen av solenergi och vatten från Vänern. I slänten intill stationen står rader av solcellspaneler. Hela anläggningen är ”off grid”, frikopplad från det reguljära elnätet.

Det tar ärligt talat längre tid att läsa instruktionerna än att fylla tanken. Fem kilo vätgas tar bara 2-3 minuter att fylla, hade det varit en elbil hade vi stått här minst en timme. Dags att vända nosarna österut. Mot Stockholm!

Trots att Toyota Mirai är den äldre konstruktionen är den mer futuristisk i uttrycket. Exteriördesignen är annorlunda, en slags super-Prius i limousinform. Den är hela 4,89 meter lång – 22 centimeter längre än Nexo – men utrymmena imponerar inte. Längst bak kan vi lasta 361 liter, och kupén är endast fyrsitsig. Baksätet består av två sköna fåtöljer.

Precis som Hyundai Nexo är Mirai välisolerad och tyst. Elmotorn ger 154 hästkrafter och bjuder på anständiga prestanda. 0-100 km/h tar 9,6 sekunder. Toyota begränsar toppfarten till 178 km/h.

Framför ratten finns ingenting, alla instrument sitter i mitten. Mirai-kupén andas lite bilsalongsprototyp, man har tagit ut svängarna. Precis som Hyundai Nexo finns ett batteri som samlar in bromskraftåtervinningen.

Sammantaget kan vi konstatera att utvecklingen inom bränslecelltekniken fortsätter att gå framåt. 2019 års Hyundai Nexo är betydligt mer användarvänlig än Toyota Mirai som såg dagens ljus 2014. Men redan 2020 kommer nästa generation Mirai. Toyota satsar hårt på vätgastekniken och kommer att göra OS i Tokyo 2020 till ett skyltfönster för vätgastransporter. Framtiden får utvisa om det är en satsning som bär frukt.



Vinnaren: Hyundai Nexo

Trots att denna duell är en marknadsöversikt blir den lite orättvis. Hyundai Nexo spöar snart fem år gamla Toyota Mirai på alla punkter – utrymme, räckvidd och drivlina. Båda bilarna andas däremot väldigt mycket framtid. Att transporteras ljudlöst likt en elbil och samtidigt kunna tanka dem fullt på någon minut känns så mycket rimligare än att krångla med sladdar. Nexo vinner tack vare att allt är bättre kort och gott.



Hyundai Nexo

+ Riktig bil
Trots sin moderna teknik försöker inte Nexo leka rymdskepp. Bra funktioner och gott om utrymmen.

+ Paddlar
Regenereringen går att ställa i tre lägen med paddlar som hos märkets elbilar. Bra om man bara vill frihjula fram eller ”motorbromsa”.

– Pris
Självklart är den svindyr. En bil för de riktigt tidiga early adopters.

Hyundai Nexo

Pris:849 900 kronor. Miljöbonus 60 000 kronor.

Motor: Elmotor. Max effekt 163 hk (120 kW), max vridmoment 395 Nm. Bränslecell 127 hk (95 kW).

Kraftöverföring: Motor fram, framhjulsdrift. 1-växlad reduktionslåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,2 meter.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd i.u, däck 225/45 R19.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 279, längd 467, bredd 186, höjd 163, spårvidd f/b i.u. Markfrigång 14. Tjänstevikt 1 949, maxlast 391. Tank 157 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 461 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 9,5 s, toppfart 179 km/h.

Bränsleförbrukning: 0,1 kg/mil. CO2 0 g/km. Räckvidd 67 mil.

Garantier: Nybil 5 år/fria mil, vagnskada 3 år, batteri 8 år/20 000 mil, vägassistans 5 år, rostskydd 12 år, lack 5 år.

Skatt: 360 kronor per år.



Toyota Mirai

Pris: Leasing 10 000 kr/månad.

Motor: Elmotor. Max effekt 154 hk (111 kW), max vridmoment 335 Nm. Bränslecell 155 hk (114 kW).

Kraftöverföring: Motor fram, framhjulsdrift. 1-växlad reduktionslåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak torsionsaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,2 meter.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak.

Hjul: lättmetallfälg. Fälgbredd 7 tum, däck 215/55 R17.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 278, längd 489, bredd 182, höjd 154, spårvidd f/b 154/155. Markfrigång 13. Tjänstevikt 1 925, maxlast 255, max släpvagnsvikt 0. Tank 122 liter (5 kg). Bagagevolym (VDA-liter) 361 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 9,6 s, toppfart 178 km/h.

Bränsleförbrukning: 0,08 kg/mil. CO2 0 g/km. Räckvidd 50 mil.

Garantier: Nybil 3 år/10 000 mil, vagnskada 3 år, bränslecell 5 år/1000 mil, vägassistans 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år.

Skatt: 360 kronor per år.



Vätgas från solenergi

Vätgasmacken i Mariestad är unik. Det är den första vätgaspumpen i världen där all vätgas produceras lokalt av solenergi. Den är ”off grid” – alltså bortkopplad från det vanliga elnätet – och hämtar all energi som behövs från solpaneler parkerade i slänten intill. Solcellpanelerna täcker en yta på 1 600 kvadratmeter och har en kapacitet på 4 000 kg vätgas per år, nog för att fylla tankarna på 800 vätgasbilar. I dagsläget finns det ett tiotal vätgasdrivna bilar i kommunen.
– Grundbulten till vår satsning är att vi ville skapa en näringslivsutveckling i kommunen inom hållbarhet. Vi försöker vara en föregångare, vi har 2-3 besök i veckan från både Sverige och utlandet. Det är klart att vi får en del frågor, vi har byggt en vätgasstation innan det finns bilar, men det här är en vision och ett politiskt ledarskap. Vi tror att det här är en del av framtiden, säger Jonas Johansson, utvecklingschef i Mariestads kommun.

I framtiden skulle sådana här lokala energistationer kunna erbjuda både vätgas och elenergi.
– Vi ser det här som en modell. Det är en liten anläggning i dag, men den går att skala upp, säger Jonas Johansson.

Mariestads kommun satsar hårt på att vara i framkanten och driver flera olika projekt inom ramen för projektet ElectriVillage.

– Förutom vätgasstationen testar vi elskenor med DHL och Sustainable Innovation. Vi har också laddstolpar, elfordon och driver ett projekt med eldrivna lokaltransporter i staden. Målet är att uppfylla tuffa klimatmål som Agenda 2030 om en fossiloberoende fordonsflotta och Parisavtalet, säger Susanné Wallner, utvecklingstrateg på Mariestads kommun.

Mikael Stjerna

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

3. Lexus UX 300e officiell som märkets första elbil

22 november 2019

40 mils räckvidd enligt NEDC-körcykeln. Det är vad Lexus första helt elektriska bil UX 300e bjuder på när den börjar levereras i januari 2021.



Samtidigt som bilsalongen i Los Angeles öppnar dörrarna för besökare i dag gör bilsalongen i kinesiska Guangzhou detsamma. En av de mest intressanta bilarna på plats är Lexus lilla suv UX som presenteras med en ny modellbeteckning – UX 300e. Den lilla vokalen som avslutar beteckningen symboliserar drivlinan som är helt elektrisk.

Lexus UX 300e har ett litiumjonbatteri med en lagringskapacitet på 54,3 kilowattimmar (kWh). Batterimodulen är placerad i golvstrukturen för låg tyngdpunkt och god viktfördelning. Batteriet kan snabbladdas med maximalt 50 kilowatts (kW) effekt vilket får anses lågt med dagens mått mätt. Vid laddning hemma, så kallad växelströmsladdning, är maximal effekt 6,6 kW. Begränsningen sitter i ombordladdaren, den enhet som omvandlar växelström till likström. 6,6 kW kan också ses som relativt lågt i dag.

Vid fulladdat batteri ska räckvidden enligt den snart helt inaktuella NEDC-körcykeln vara 40 mil. Någon WLTP-siffra redovisas inte.

Energin som lagras i batteriet nyttjas av en elmotor på 150 kW (210 hk) och 300 newtonmeter. Några prestandasiffror bjuds vi inte på, men Lexus berättar att accelerationen är kvick.

Den ”inbyggda” motorbromsen som träder in när föraren släpper på gaspedalen är ställbar i fyra nivåer, på så vis kan föraren välja hur mycket (eller lite) energi som ska återvinnas vid när hastigheten sänks.

UX 300e har ljudisolerats i högre grad än övriga UX-versioner för att reducera vind- och vägljud. Traditionellt drivlineljud saknas av förklarliga skäl.

Via en applikation till smarta mobiltelefoner ska brukaren av UX 300e kunna se bland annat bilens laddstatus och aktuell räckvidd från distans, men även kunna starta och stoppa laddningen, aktivera klimatanläggningen, stolsvärme, defroster och annat.

Lexus UX 300e börjar säljas under 2020. Första leveranserna i Sverige äger rum i januari 2021.

Lexus UX 300e 2021

19 bilder

Mattias Rabe

NyTeknik

4. Provkörning: Volkswagen E-up – ”Ökat räckvidden med 70 procent”

2019-11-23 06:31

Dubbel batterikapacitet och 70 procents längre räckvidd på el till en lägre prislapp. Nya E-up är VW:s insteg i elbilssfären, Ny Teknik testade modellen på vägarna runt Valencia.



Ett instegsalternativ i väntan på VW:s nästa elbilskapitel. Nu har den tyska tillverkaren uppgraderat E-up, och även om det utseendemässigt inte har hänt mycket så är det en enorm skillnad mot den tidigare versionen.

Den stora rubriken är att tillverkaren har bytt ut battericellerna, vilket gör att man på samma volym får ut dubbel kapacitet. Eller de tidigare 18,7 kWh har blivit 36,8 kWh (varav 32,2 kWh netto) vilket måste sägas vara ett tydligt bevis på hur snabbt batteriutvecklingen går. Det innebär att man nu ska komma 260 kilometer på en laddning. Andra nyheter är att även ombordladdaren fått ett rejält lyft, från 3,6 till 7,2 kW, för att man ska kunna få hanterbara laddtider. Det innebär att man på en natt eller under en arbetsdag ska få fulladdat.

Det här är som sagt de stora nyheterna. Interiören är densamma och det ska sägas att den fortfarande är sparsmakat enkel. Här finns ingen infotainment, utan det är den egna mobiltelefonen som får fylla den rollen. En funktionell men billig lösning. I övrigt är kupén ljus och luftig med bra sikt och utrymme för sin storlek.

Läs mer: [Provkörning: Audi Q5 TFSI e – ”Eldriften är en dans”]

Att det inte är tänkt som en bil man tar på kontinentalsemester säger sig självt. Up har alltid varit en modell för stadsbruk. Men det märks även av snabbladdningskapaciteten. E-Up klarar upp till 40 kW, vilket är lite i jämförelse med långfärdsbilar som ofta klarar 150 kW. Ett laddstopp är ok, men därefter börjar det bli många timmar att döda i väntan på laddning.



Volkswagen E-up på vägen

Up har alltid varit en mogen bil för sin storlek. Tyskarna har inte gjort ett halvdant jobb bara för att det är en liten stadsbil. Det här har slagit igenom i körbarhet, och där har Up varit föredömligt trygg. Eldrivlinan har bidragit med pigg acceleration, och det som tidigare har stått för begränsningen var en något kort räckvidd.

Nu med en räckviddsökning på 70 procent har den även alla förutsättningar för att ta ytterligare ett kliv och bli en riktigt bra allroundbil.

För bakom ratten är det riktigt bra. Chassit passar elmaskinen och kombinationen är en trevlig och effektiv stadsbil. Runt refuger och rödljus känner sig E-Up hemtam, och ojämnheter pareras bra av bilen. Visst, den korta hjulbasen märks av vid gupp och dylikt, men annars maskeras bilens litenhet. Även i motorvägshastigheter beter sig elbilen moget. Visst, det tränger in en hel del vindbrus och annat oljud, men det är påtagligt snarare av drivlinans ljudlöshet än att det skulle vara bullrigare än i andra småbilar.

I bilen finns det tre körlägen, och det märks att Up:en är inriktad på effektivitet snarare än att försöka skaffa sig en sportimage. Lägena är förutom normal även Eco och Eco+.

I grunden handlar det om ganska raka lägen och den stora skillnaden är att de mer effektivitetsinriktade stryper motoreffekten. I Eco reducerar frekvensomriktaren effekten till 68 hästkrafter och maskinen levererar även lägre vridmoment. Därtill spärras bilen till 115 km/h och luftkonditioneringen stängs av. För de som vill vara än mer energiekonomiska finns det ett mer extremt läge. I Eco+ är effekten nere på 54 hk och hastigheten kapas till 90 km/h.

Läs mer: Provkörning: Volvo XC90 B5 – ”Inte revolutionerande”

Troligtvis kommer knappande på Eco/Eco+ endast göras i paniklägen, för strypningen ger mycket lite utöver att bilen blir slöare. Vi pratar att den uppskattade räckviddsförbättringen blir några kilometer längre enligt färddatorn. Hur det blir i verkligheten kräver noggrannare undersökning än vad vi hann med på vid den här provkörningen.

Växling är något man i normalfallet inte behöver göra i en elbil. Men i E-up så kan den ambitiöse faktiskt spaka runt rätt mycket. Bromskraftsåtervinningen går att ställa i fem steg som väljs via växelspaken. Från D, där bilen frirullar så fort man kliver av gasen, via D1/D2/D3 till B. I det sistnämnda så regenereras upp till 40 kW när man släpper gaspedalen. Och personligen så gillar jag att kunna kontrollera inbromsningen.

Vem ska köpa VW E-up?

Officiellt är det sagt att E-up ska dra 1,45 kWh/mil, men under körningen så var det inga problem att ligga runt 1,2 kWh/mil vilket är ett bevis på hur effektiv bilen verkligen är. Det får mig även att tro att det under gynnsamma förhållanden inte ska vara allt för svårt att nå 20 milsgränsen per laddning. Visst, svensk kyla och frost kan kapa ner det här under vinterhalvåret men troligtvis kommer det fortfarande vara en acceptabel räckvidd även under årets mörkare månader.

Så vilka är bilen för? VW har ju sin stora elbilsstrategi och ännu så passar E-up in i botten av denna i väntan på och strax under ID.3. Och med en tillräckligt lång räckvidd för att klara av veckans pendling och vardagsbestyr utan allt för stora svårigheter är det ett intressant alternativ för de som behöver en andrabil. Och kan man mäkta med inköpspriset så lär det vara ett riktigt ekonomiskt val. Utmaningen för VW kan dock bli att Seat och Skoda även de kommer att erbjuda samma bil, men några tusenlappar billigare.

Fakta Volkswagen E-up

Pris: från	273 600 kr.
Motor:	Permanent synkronmotor.
Maxeffekt:	83 hästkrafter.
Maximalt vridmoment:	212 Nm.
Acceleration 0-100 km/h:	11,9 sekunder.
Topphastighet:	130 km/h.
Batterikapacitet:	32,2 kWh netto (36,8 brutto).
Räckvidd:	260 km WLTP.
Energiförbrukning:	1,45 kWh/mil WLTP.
Snabbladdningskapaciitet:	40 kW.
Laddtid:	40 kW: 60 minuter för 0-80 procent.
Ombordladdare:	7,2 kW.
Laddtid:	AC med laddbox 7,2 kW: 4-5 timmar.
Laddtid:	AC 2,3 kW: 16 timmar 12 minuter 0-100 procent.
Bagageutrymme:	251 liter, 941 med baksätena fällda.

FELIX BJÖRKLUND

RELATERADE ARTIKLAR

Provkörning: Volvo XC90 B5 – ”Inte revolutionerande”

Provkörning: Audi Q5 TFSI e – ”Eldriften är en dans”

Provkörning: Audi Q7 60 TFSI e quattro – ”Långt ifrån dieselsuv i Q7”

Provkörning: Ford Mondeo Hybrid – ”Tjänstefel att rekommendera”

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

5. Mercedes-AMG GLE 63 4Matic+ och GLE 63 S 4Matic+ officiella

21 november 2019

Mercedes GLE får AMG-boost. V8-maskinen under huven, som assisteras av ett 48-volts mildhybridsystem, finns med två olika effektuttag – 571 och 612 hästkrafter. Plus 22 extra ”mildhybridhästar”.



Nya Mercedes GLE kom förra året men till nu har det saknats något på toppen av modellprogrammet. På Los Angeles bilsalong åtgärdas bristen med två nya AMG-modeller – Mercedes-AMG GLE 63 4Matic+ and GLE 63 S 4Matic+.

Båda har en fyraliters V8 med dubbla turbo som utvecklar 571 hästkrafter i instegaren och 612 hästkrafter i toppversionen. Vridmomentet är som i en Scania. 750 newtonmeter i S-lösa versionen och 850 newtonmeter i S-versionen.

En automatlåda med nio växlar är standard.

Viktigast är förstås prestandan: AMG GLE 63 4Matic+sprintar 0-100 km/h på 4,0 sekunder och S-versionen tar 3,8 sekunder på sig. Toppfarten är begränsad till 250 km/h men om man köper ”förarpaketet” (AMG Driver’s Package) släpper AMG lös bilen tills det står 280 km/h på mätaren. I S-versionen slipper du tillägget, den gör 280 km/h som standard.

Precis som vanliga GLE har AMG-versionen ett 48-voltssystem som driver en startmotor/generator, vilket både sparar energi och ger extra effekt (+22 hk). Cylinderavstängning sparar också på dropparna. Bränsleförbrukningen är 1,14 respektive 1,15 liter per mil. Det ger ett koldioxidutsläpp på 261 respektive 262 gram per kilometer, vilket i Sverige betyder en fordonsskatt på antingen 16 997 eller 17 104 kronor per år de första tre åren. Kanske glöms det bort när du gasar.

AMG-modellerna är numera den enda V8:an i GLE-programmet. Toppversion bland vanliga GLE är 450-modellen som har en 3,0-liters V6-motor på 367 hästkrafter.



[Mercedes-AMG GLE 63 S 4Matic+
32 bilder]

PROVKÖRNINGAR: Nya Mercedes GLE
Mercedes familjebil med 639 hästkrafter
Mercedes elbil EQC 400 4Matic



Ur denna maskin plockas 612 hästar.

Mikael Stjerna

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

6. Mercedes-AMG GLS 63 4Matic+ officiell – ruggigt snabb lyxsuv

22 november 2019

612 hästkrafter pressas ur V8:n som Mercedes-AMG har tryckt ned i stora suven GLS. Prestandan är nästan i klass med en supersportbils.



AMG har äntligen låtit sitt trollspö sväva över GLE- och GLS-serierna. Det betyder att troll-karlarna i Affalterbach har tryckt ner en fyraliters V8 under huven på Mercedes största suv, 5,21 meter lång. Samma drivlina sitter för övrigt även i nyligen presenterade Mercedes-AMG GLE 63 S 4Matic+, men i GLS behövs inget extra S i beteckningen eftersom motorn är den kraftigaste redan från start.





Med dubbla turbo, placerade mellan cylinderbankarna, är effekten 612 hästkrafter. Vridmomentet är 850 newtonmeter. Det räcker till för att ge bjässen från Mercedes sportbilsprestanda. 0-100 km/h tar 4,2 sekunder och toppfarten är begränsad till 250 km/h. Sistnämnda kan dock justeras upp till 280 km/h med hjälp av tillvalet AMG Driver's Package.

PROVKÖRNING: **Så bra är nya Mercedes GLS**

Precis som vanliga GLE och GLS har även AMG-versionen ett 48-voltssystem med en startmotor/generator på 22 hästkrafter.

Bränsleförbrukningen är 1,19 liter per mil och med ett koldioxidutsläpp på 273 gram per kilometer blir fordonsskatten kännbar – 18 281 kronor per år.

AMG-vänner får lära sig ”ta” AMG GLS 63 4Matic+ på den nydesignade grillen och de nya luftintagen. Även baktill finns speciella AMG-designade detaljer.

Standard är luftfjädring och 21-tumshjul. Känns det för smått erbjuds 23-tums fälgar som tillval.

AMG-känslan förstärks, enligt pressreleasen, av bland annat speciella stålpedaler, lysande AMG-bokstäver på dörrtröskeln och ”AMG” broderat på mattor.

LÄS MER: **Mercedes-AMG C 63 slopar V8 – ersätter med rak fyra**

– Med nya GLS 63 erbjuder vi något till kunder som inte vill kompromissa, säger Tobias Moers, vd för Mercedes-AMG.

GALLERI
Mercedes-AMG GLS 63 4Matic+
15 bilder

Mikael Stjerna

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

7. Hyundai Vision T Plug-in Hybrid debuterar på Los Angeles Auto Show

21 november 2019

Hyundai visar en laddhybrid i suv-förpackning i Los Angeles, men det är inte själva drivlinan som är i fokus. I stället är det formen och formatet som är poängen.



Hyundai har haft stora framgångar med sina laddhybrider. Nu växlar man upp till nästa nivå. På Los Angeles Autoshow visar man nu Vision T Plug-in Hybrid SUV Concept, ett nytt laddhybridkoncept. Den har samma storlek som Hyundai Tucson, och det är förmodligen en bra gissning att tro att ”T” i Vision T står för just Tucson.

Designen sägs representera Hyundais nya formspråk som kommer att prägla framtida modeller. Enligt pressmaterialet står designen för ”Sensuous Sportiness”, sinnlig sportighet. Vi lämnar det till läsekretsen att tolka begreppet enligt eget gottfinnande.

Profilen har en relativt sportig, coupélik taklinje. Längden på 461 centimeter innebär att Hyundai låter Tucson växa ännu mer. Dagens Tucson mäter 448 centimeter och föregångaren Hyundai ix35 var blott 441 centimeter. Höjden på Vision T Concept är 170,4 centimeter meter och bredden 201,4 centimeter.

Den utställa konceptbilen är lackerad i mattgrön kulör, men det är nog grillen som är mest iögonfallande ur designsynpunkt. När bilen står still är grillöppningarna stängda, men så fort bilen rör sig öppnar sig grillens ventiler individuellt för att på sätt skapa ett anpassat luftflöde. På något sätt menar också Hyundai att det ser snyggt ut när bilen är i rörelse.

Rutorna är ett tema som återkommer på många ställen i designen. Just den detaljen påminner mycket om Citroën-avknoppade DS skarpa fyrkanter.



Integrerat i grillen är DRL-ljuset, lamporna som är på dagtid. Dessa ljus är gömda i grillens rutor och när bilen är parkerad är det omöjligt att se var lamporna sitter. Även märkets emblem, bokstaven ”H” som sitter mitt i grillen, är belyst. Inget nytt med det, gamla ärevördiga Wolseley startade med belysta grillemblem 1932.

Om drivlinan säger Hyundai tyvärr inget. Synd, deras drivlinor ligger i framkant bland dagens elbilar och laddbybrider, och det hade varit spännande att veta mer om nästa steg i deras utveckling.



GALLERI
Hyundai Vision T Plug-in Hybrid SUV Concept
10 bilder

Mikael Stjerna

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

8. Genesis G90 uppdaterad – rejält!

22 november 2019

Hyundais lyxmärke Genesis har uppdaterat flaggskeppsmodellen G90. Besökarna på bil-salongen i Los Angeles möts av ett helt nytt ansikte.



Några av er knorrade säkert när vi skrev om Genesis G90 i samband med att den presenterades i december 2015. Grillen var då ganska dominant i fronten, men ingenting mot vad den är nu när modellen uppdateras inför modellår 2021.

G90 har fått en jättelik grill som liknar… ingenting annat. Åtminstone ingenting annat i bilväg. Andra eventuella associationer får du gärna bjuda på i kommentarsfältet nedan.

Tidigare såg G90 ganska ”arg” ut med sina snitsiga strålkastare. De nya strålkastarna, som på-minner en hel del om Volvos ”Tors hammare”-doningar, ger tillsammans med grillen ett väldigt hängigt utseende. Som om bilen inte riktigt har vaknat på morgonen.

Baktill är G90 också rejält uppdaterad. Borta är de Jaguar XJ-liknande bakljusen. De har nämli-gen ersatts med bakljus som knyts samman med en lågt placerad ljusramp. Hela bakpartiet på-minner om en gammal Honda Legend.

Interiören har inte genomgått samma stora förvandling som utsidan, men bland reglage och knappar har det städats upp för att ge ett mer sobert och lyxigt intryck. Ventilationsutblåsen i mitten har dessutom fått ny form. Infotainmentskärmen har inte vuxit, som man skulle kunna tro. Den mäter fortfarande 12,3 tum från övre vänstra hörnet ned till under högre hörnet (eller om man så önskar; från undre vänstra hörnet till över högra hörnet).



När uppdaterade Genesis G90 går till försäljning i USA om några månader gör den det med två motoralternativ, en 3,3-liters V6:a som med turbomatning når upp till 370 hästkrafter och en 5,0 liter stor V8 med 426 hästkrafter. Ingen elektrifiering här inte.

Bakhjulsdrift är standard med fyrhjulsdrift finns som tillval till både modellversionerna.

520,5 centimeter långa G90, som under 2016 ersatte Hyundai Equus, kommer inte till Europa. Equus fanns för övrigt i ett utförande som var 546 centimeter lång.



Mattias Rabe

9. Prov: Ferrari F8 Tributo är slutet på en era

Publicerad i dag, 06:48

Den V8-försedda mittmotorbilen är död, länge leve F8 Tributo. I miljötänkandets tecken får även självaste Ferrari tänka om och slopa sin magnifika V8. Men inte förrän man konstruerat årets kanske mäktigaste skapelse med 720 hk och ett chassi som kan hantera motorns vrede.



Man är stolta hos Ferrari. Stolta över sitt racingarv, stolta över sina gatbilar och stolta över sina fantastiska motorer. Kanske är man mest stolta över sin 3,9-liters V8 med dubbelturbo som har vunnit åtskilliga priser och som rankas som de senaste tjugo årens bästa sportbilsmotor. Kanske är det därför dags att fira kraftpaketet en sista gång.

Vilken av dessa anledningar det än må ha varit hittar vi återigen denna pärla till motor i en mittmotorbil från Maranello och som F8:ans namn antyder är den en tribut till en era av kanske förlegade (ur miljösynpunkt) men ack så emotionella sportbilar.

Den centralt placerade V8:an har trots allt hängt med sedan man presenterade 308 GTB 1975, men den senaste downsizingtrenden har även nått Maranello. För tillfället jobbar man på en mindre V6-motor som möjligtvis kommer att ersätta vinkelåttan. Låt oss hoppas att vi har fel.

Tributo prisas som ett vänligare och mer lätthanterligt alternativ till eldsprutande 488 Pista och en fingervisning mot mittmotorbilarnas kommande designspråk. Nog är Tributo en fröjd för ögat även om designen inte har varit viktigast. Som vanligt hos Ferrari har man utgått från skapelsens hjärta och byggt bilen runt det.

På sistone har dock Ferraris formgivare blivit alltmer skickliga på att kamouflera bilarnas intrikata aerodynamiska lösningar och lyckats utforma dem riktigt formskönt. Tributo är sannerligen inget undantag där.



Inte alltför mycket digitalt, istället kan man glädjas åt en centralt placerad varvräknare.

Allt tjänar ett syfte, ingenting finns där bara för syns skull. Luftintagen är lånade från Challengebilen och luftöppningarna fram har fått maka på sig och sitter numera på var sin sida om vingen. Sammanlagt har man enligt Ferrari lyckats öka det kylande luftflödet och på så sätt kunnat öka bilens termiska effektivitet jämfört med föregångaren.

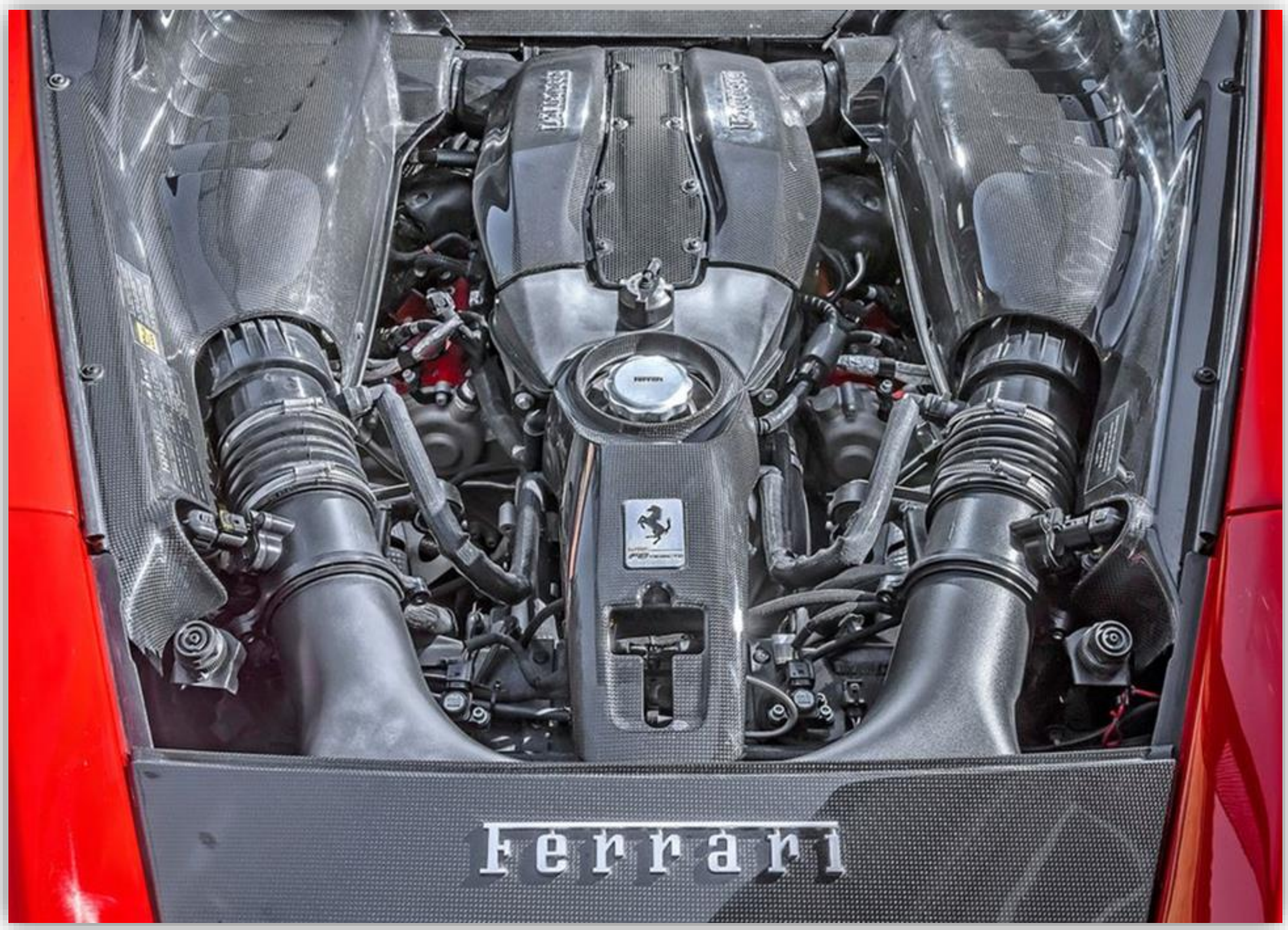
Det behövs eftersom även motorns förbränning har förbättrats. Kolvarna och cylindrarna är förstärkta för att kunna hantera det upp till tio procent högre maxtrycket i motorns förbränningskammare, samtidigt som den rörliga massans tröghet har sänkts. Det innebär med andra ord att motorns respons är svindlande, framför allt för en gatbil.

Självklart kunde man inte heller låta bli avgassystemet. Det ska ju höras att man kör en Ferrari! Tributos nydesignade grenrör består av Inconel, är 9,7 kg lättare än 488:s motsvarighet och låter dessutom fem dB högre. Grenrörets luftvägar är dessutom exakt lika långa för varje cylinder.

Ljudet har visserligen förstärkts med en resonansmodul som placerats framför katalysatorerna men sången bilen ger ifrån sig är trots allt något i hästväg! Ärlig och rå, precis som det ska vara. Apropå katalysatorerna. Dessa har i F8 Tributo ännu tunnare ytterväggar, ännu mindre volym men är däremot tätare än förut.

Bilens utseende har i allra högsta grad influerats av kunskaperna man har samlat med hjälp av tävlingsbilarna i GT- och Challengeserien.

Jämfört med 488 GTB har F8 en med tio procent förbättrad aerodynamik. Här hittar vi även S-ducten (först introducerad i Pista) som effektiviserar luftflödet och ökar framaxelns downforce. Ovanför strålkastarna finns (väldigt snygga) luftintag som kyler bromsarna och baktill har man designat om bakvingen för ökat marktryck utan att påverka luftmotståndet. Under bilen har man dessutom för första gången monterat virvelgeneratorer för att öka marktrycket ytterligare.



Motorn är inte enbart vacker att titta på utan trollbinder med sanslöst tryck och en kraft-utveckling som en sugmotor.

På utsidan har man alltså inte sparat på krutet någonstans. Den svaga länken hittills har dock alltid varit bilarnas interiörer. De har allt som oftast inte återspeglat de vackra och högteknologiska exteriörerna och de smått vansinniga drivlinorna.

Som tur är skiljer sig F8 Tributo här från sina föregångare. Interiören känns genomarbetad och håller hög kvalitet. Sittpositionen är fenomenalt bra och det är endast den något oharmoniska instrumentbrädan som minskar det annars fantastiska intrycket. Oavsett vilket fungerar allt mycket bättre i den mittmotoriserade nykomlingen än förut.

Huvudskärmens centrala mätare är som vanligt varvräknaren (fattas bara annat!) som kantas av en rad mindre elementära visare för motor, chassi, ljud samt navigation. Just det sistnämnda har alltid varit frustrationens vagga i samtliga hingstar från Maranello.

I F8 Tributo känns systemet mer intuitivt än förut. Antingen det eller så har man helt enkelt vant sig vid GPS-vansinnet efter så många år. Även ratten fungerar bättre än förut: knapparna för blinkers gör faktiskt för en gångs skull det de är gjorda för och man löper mindre risk att starta vindrutetorkarna när man egentligen bara ville sätta igång helljuset.

Det finns till och med ett fack för mobilen. Låt gå för att det nästan krävs en kofot för att få ut luren därifrån igen, men tanken var i alla fall god.

Och just det. På sedvanligt Ferrarimanér har alla med skostorlek 44 och större med all säkerhet problem med Tributos pedalställ. Visserligen har de senaste Ferrarimodellerna gått ifrån pedalställ gjorda för Barbiefötter till motsvarigheter för vanliga människor, men fortfarande sitter pedalerna alldeles för nära intill varandra.

Nog med svamlandet. Att skriva om bilen ifråga är en sak, att uppleva den en helt annan.



Sittpositionen är nästan perfekt, åtminstone utan hjälm.
Vi saknar endast ett ordentligt lårstöd.

I Fiorano Modenese, alldeles i närheten av Ferraris mytomspunna hemvist Maranello ligger Fioranobanan. På den 3 021 meter långa Ferrariägda slingan ska vi ta reda på om Ferrari kanske har tagit i lite väl mycket när man presenterade F8 Tributo. Många gånger har man kört förbi depån på Fiorano, om än inte i verkligheten. Istället fick man drömma sig bort när man har lekt tillsammans med barnen och deras Legomodeller.

Reality check. Femte växeln, nålen rusar likt en ursinnig tjur mot 8 000-varvsmarkeringen och ackompanjeras av motorns minst lika ursinniga urtidsvrål. Accelerationen tar andan ur en och formligen tvingar ansiktet till att flina. Fullständigt sanslöst!

0–100 km/h nås redan efter hyperbilsaktiga 2,9 sekunder. Hur i hela friden kan det här vara instegsmodellen? Dags att kasta ankaret inför den första högersvängen efter start/målrakan.

Inbromsningen fungerar alldeles underbart med en lättdoserbar bromspedal och tydligt definierade tryckpunkter samt ett otroligt effektivt ABS-system. Riktigt så utomjordiskt bra som Ferrari själva lovprisar det är dock inte systemet. Mycket bra, men inte fantastiskt.

Fantastiskt är däremot Tributos förmåga att omsätta rattutslaget till superprecisa instyrningar. Om något är utomjordiskt bra med bilen borde det vara framaxelns sanslösa grepp. Att få bilen att börja understyra är nämligen näst intill omöjligt.

Accelerera ut ur kurvan och nästa mirakel uppenbarar sig. Styrelektroniken är fruktansvärt effektiv och tillåter föraren att även lufta bakdelen en aning utan att systemet säger ifrån på skarpen. Ferrari Dynamic Enhancer Plus kallas det hela och kombinerar Ferraris Side Slip Control 6.1 med stabilitetskontrollen samt torque vectoring. Det innebär att systemet bromsar de yttre hjulen i kurvorna (istället för de inre som alla andra system) lätt för att öka greppet ut ur svängen. FDE+ ska kunna förbättra kurvtagningstiderna med upp till sex procent jämfört med 488 GTB.



Skönt att Ferrari inte följer med strömmen. Inga vulgära vingar eller otaliga slutrör i märkliga formationer, men bakruta i lexan och kolfiberfodrade luftinsläpp. Läckert!

Siffrorna är dock inte det som imponerar mest, utan snarare hur man som förare uppfattar bilens ingripande. Det gör man nämligen inte. Inte alls.

Systemet tillrättavisar inte utan räddar istället föraren och bilen i sista sekunden. Helt sömlöst och helt odramatiskt. Framför allt i vardagen uppskattar man styrelektroniken. Att kunna njuta av bilen på landsvägen utan whiplash- eller huvudskador är en klar förbättring mot 488 Pista. Katastrofala asfaltvägar mellan Emilia-Romagna och Toscana? Inga större bekymmer i Tributo. Ställ dämparna på soft och färden blir nästan bekväm!

Guds (Ferraris) gåva till mänskligheten: FDH+. Styrsystemet jobbar omärkbart i bakgrunden och räddar även de mest våghalsiga förarna.

Problemet med Ferrari F8 Tributo är dock följande. Tänk dig slingrande serpentinvägar, bilen är i komfortläget, du känner hur sidoaccelerationen greppar tag i dig, förför dig och nästan tvingar dig att gräva ned högerfoten mer och mer. Bilen är fullständigt livsfarlig för körkortet med andra ord! På banan spelar detta dock mindre roll. Det enda som räknas här är varvtiderna och förmågan att hålla bilen på asfalten.

Testbilen är skodd med Michelin Pilot Sport Cup 2 (tillval) som är ännu klibbigare än de standardmonterade Pirelli P Zero. Den berömda 3,9-liters vinkelåttan har begåvats med vevstakar, vevaxel och svänghjul i titan och väger 18 kg mindre än föregångaren.

Och den är arg. Riktigt arg. Responsen är helt makalös, något vi kan tacka Ferraris Variable Boost Management för. Den intelligenta laddtryckskontrollen får dubbelturbomotorn att kännas som en sugmotor av den gamla skolan. Att varvtalsbegränsaren ingriper först vid 8 000 r/min bidrar till känslan. Tillsammans med den absolut magnifika sjustegade dubbelkopplingslådan blir hela drivlinan ett konstverk som bör upplevas.

F8 Tributo skämmer inte heller ut dig i stadstrafiken. Lådan växlar mjukt och näst intill sömlöst. Att glida genom innerstan på sexan blir även det en upplevelse. Mycket hellre vill dock lådan piska i växel efter växel och gör även det med bravur. Rycket i paddeln omsätts helt utan fördröjning. Nedväxlingarna ackompanjeras dessutom av raceaktiga avgasknallar. Mums!

Apropå race. Vad sägs om lättade fram- och bakkjolar, bakvinge i kolfiber samt en bakruta i lexan? Det hela sänker bilens vikt med 30 kg jämfört med föregångaren. Vill man ha bilen ännu lättare kan man med fördel beställa Pistas kolfiberhjul som väger 10 kg mindre och därmed även minskar den rörliga massan! Race var det!



Klicka till höger på manettinon, CT off och släpp lös monstret. Nu växlar F8 karaktär och ger föraren (nästan) fria tyglar. Man kan visserligen stänga av samtliga system men det rekommenderas inte. Bilens svårighetsgrad stiger då från lätthanterlig till vulkanutbrott. CT off tillåter även ett visst mått av understyrning ifall man har missat den optimala bromspunkten och styrvinkeln plötsligt stiger exponentiellt.

F8 är formgiven av Ferrari själva. Effektiv aerodynamik blandas med vackra linjer! Magnifico!

Det är sådant som händer tänker man, bromsar fullt, svänger fullt och där väntar redan kurvans utgång. Fullgas igen, kicken kommer obönhörligt och man tvingas fnittra åt den löjligt brutala effektkurvan. Här kommer bakdelen, driftar ut med kanske 15 procent men inte mer. Fortfarande fullgas och som genom ett gudomligt ingripande rätar bilen upp sig. Inte konstigt att CT off är testförarnas favoritinställning!

Testdagen går mot sitt slut när solen långsamt försvinner bakom den italienska horisonten. För oss är det dags att vända hem och smälta våra intryck.

Nej, Tributo är på inget sätt lika fokuserad och rå som Pista, men det är heller inte meningen. Tributo låtsas inte vara en hardcoreracer utan snarare en vardagsbil med kapacitet att utklassa det mesta på banan. Just kombinationen av praktikalitet (bortsett från bristen på utrymme) och prestanda är trollbindande.

En kompromiss per definition är ett sätt att tillfredsställa en intressekonflikt genom att balansera för- och nackdelar, vilket i grunden innebär att ingen blir riktigt nöjd. Således är Ferrari F8 Tributo knappast en kompromiss, utan helt enkelt det bästa av två världar.



Tredje gången gillt!

F8 Tributo är lite märklig i ett avseende. Den är nämligen en andra ansiktslyftning på den helt nya bil som visades 2009, 458 Italia, och som sedan ansiktslyftes och fick turbo 2015: 488 GTB. Men att GTB:n bara fick fyra år på sig innan slakt beror på att strängare avgasregler gjorde att motorn behövde få partikelfilter och byggas om radikalt. Så varför inte ta godbitar från 488 Pista och passa på att modernisera hela bilen ännu en gång?, tycks Ferrari har resonerat.

Så nu kan vi entusiaster välja om vi är sugmotorfreaks och tycker att Italia är tillräckligt snabb (jag tycker nog det) eller om den fullständigt skräckinjagande accelerationen i F8 Tributo är grejen.

Mikael Johnson, testchef

FERRARI F8 TRIBUTO TEKNISKA DATA

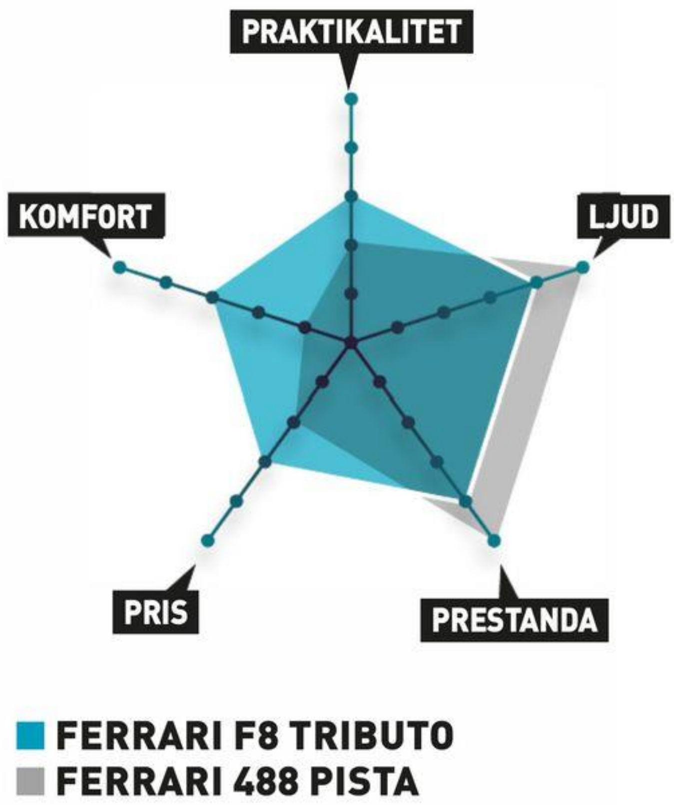
MOTOR: V8, 2 x turbo, bensin, 3 902 cm³, 720 hk vid 7 000 r/min, 770 Nm vid 3 250 r/min. 7-växlad dubbelkopplingslåda, bakhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 611/1 979/ 1 206 mm. Axelavstånd 2 650 mm. Tjänstevikt 1 510 kg. Bagagevolym 200 liter.

PRESTANDA: 0–100 km/h 2,9 sek. Toppfart 340 km/h. Förbrukning 12,9 l/100 km, CO_2 292 g/km.

PRIS: 228 661 euro. Aktuell nu.

PERSONLIGHET



SUMMERING

BÄST: Kombinationen av praktikalitet och prestanda, tjusig interiör, otroliga köregenskaper.

SÄMST: Grundpriset är skyhög precis som priserna på tillvalen.

★★★★★

Av Jens Dralle
Bearbetning: Tobias Me

10. BMW M-chefen: ”Vi kan tänka oss nya, fristående M-modeller”

Publicerad 2019-11-22, 13:13

Vågar vi hoppas på en modern BMW M1? Enligt M-chefen Markus Flasch är idén tilltalande och får vi tro ryktena blir det minst två nya M-modeller.



Markus Flasch började sitt jobb som chef över BMW:s M-avdelning för drygt ett år sedan. Nu bekräftar han att "trimmarstugan" är redo för helt nya, fristående M-modeller:

"Jag kan tänka mig att vi gör nya, fristående M-bilar," sa Markus Flasch till brittiska Auto-Express. "Jag gillar idén och jag tror att vi ska göra något i den riktningen. Det måste inte nödvändigtvis vara en mittmotorbil, men den måste stå ut från mängden"

När AutoExpress undrade om en av de nya M-modellerna händelsevis är en suvmodell blev Markus Flasch lite mer hemlighetsfull:

"Jag vet inte … eller rättare sagt, jag vet – men jag säger ingenting!"

Den vanligtvis välunderrättade sajten BMWBlog.com åberopar egna källor och hävdar att en av de nya modellerna redan fått grönt ljus av styrelsen och det blir BMW X8 M.

Den nya supersuven ska använda sig av den beprövade 4,4-liters V8:an, men den här gången modifierad till att ge en bra bit över 700 hk. Det behövs för att mäta sig med Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid (680 hk/900 Nm), Audi RS Q8 (600 hk/800 Nm) och Mercedes GLE 63 4Matic+ (612 hk/850 Nm).

Det som alla hoppas på är en modern version av klassiska BMW M1. Även här tror sig BMWBlog.com veta besked och det ska handla om en seriemodell av konceptbilen BMW Vision M Next. Det kan i så fall handla om en renodlad elbil, eller kanske en laddhybrid som kombinerar förbränningsmotor och elmotor/elmotorer. Enligt BMWBlog kan vi förvänta oss seriemodellen under 2023. Även Klaus Fröhlich, utvecklingschef på BMW, har antytt att man förbereder en efterträdare till i8.



[BMW planerar nytt flaggskepp – ska baseras på i8](#)



[Lista: Här är BMW-modellerna du inte visste fanns](#)



[BMW M5 Competition har inte 625 hk/750 Nm – snarare runt 690 hk/900 Nm](#)



[BMW M1 kördes ett år, glömdes bort och hittades efter 34 år – värd miljoner](#)



[Blir BMW M1 Hommage verklighet 2016?](#)



Av Pär Brandt

RECHARGE

11. GM gör klart: Eldriven pickup på gång – lanseras 2021

Publicerad 2019-11-25, 06:22

Samma dag som Tesla visade upp Cybertruck kommer besked från General Motors.



Tesla har precis visat upp den nya pickupen Cybertruck som bjuder på ett extremt futuristiskt designspråk och räckvidd på upp till 80 mil.

Att lansera en pickup är ett viktigt steg för Teslachefen Elon Musk som gärna vill sätta de stora amerikanska biljättarna på plats. Pickuper är USA:s överlägset mest sålda fordon och står för enorma intäkter för de stora biltillverkarna.

Vid sidan av uppstickare som Rivian har även Ford planer på en helt eldriven version av storsäljande pickupen F150. General Motors har hållit sig lite i bakgrunden när det gäller eldrivna pickuper, men nu kommer beskedet att även GM ska lansera en eldriven utmanare i pickupklassen under hösten 2021.

Eftersom GM:s pickuper inte säljs officiellt i Sverige kommer förmodligen inte heller den eldrivna varianten göra det, men eventuellt kan den dyka upp på svenska vägar ändå med hjälp av separata företag som importerar USA-pickuper.

General Motors eldrivna pickup ska byggas i Detroit och beskedet kom på samma dag som Tesla visade upp Cybertruck.

De eldrivna pickuputmanarna



Rivian

Amerikanska Rivian har visat upp pickupen R1T. Den har flera smarta detaljer, som bagageutrymme framtill, under baksätet och under flaket.

Rivian R1T har en elmotor i varje hjul och är alltså fyrhjulsdriven. Batterikapaciteten ligger på 105, 135 eller 180 kWh. Effekten varierar mellan 408 och 764 hästkrafter beroende på batteristorlek och vridmomentet varierar mellan 560 och 1.120 Nm. Räckviddssiffran ligger på 37–64 mil enligt den amerikanska EPA-körcykeln.

Priset är svårt att översätta direkt från amerikanska dollar på grund av moms, tull och annat men i USA ligger instegspriset på 670.000 kronor.

Lansering: Slutet av 2020



Bollinger

Bollinger heter ett litet uppstartsföretag från Michigan som visat upp en "betaversion" av en pickup kallad B2. Detta är en fyrkantig pjäs med inte så lite designinspiration från Hummer och Land Rover Defender.

"Detta kan vara den sista pickupen du någonsin köper", står det i Bollingers pressmaterial vilket ska ge en hint om att bilen är byggd för att hålla.

Batteripaketet ligger här på 120 kWh vilket ska ge en räckvidd på 33 mil – inte alls lika mycket som hos Rivian, med andra ord. Dubbla elmotorer ger tillsammans över 600 hästkrafter.

Prislappen ligger direktöversatt från dollar på 1,2 miljoner.

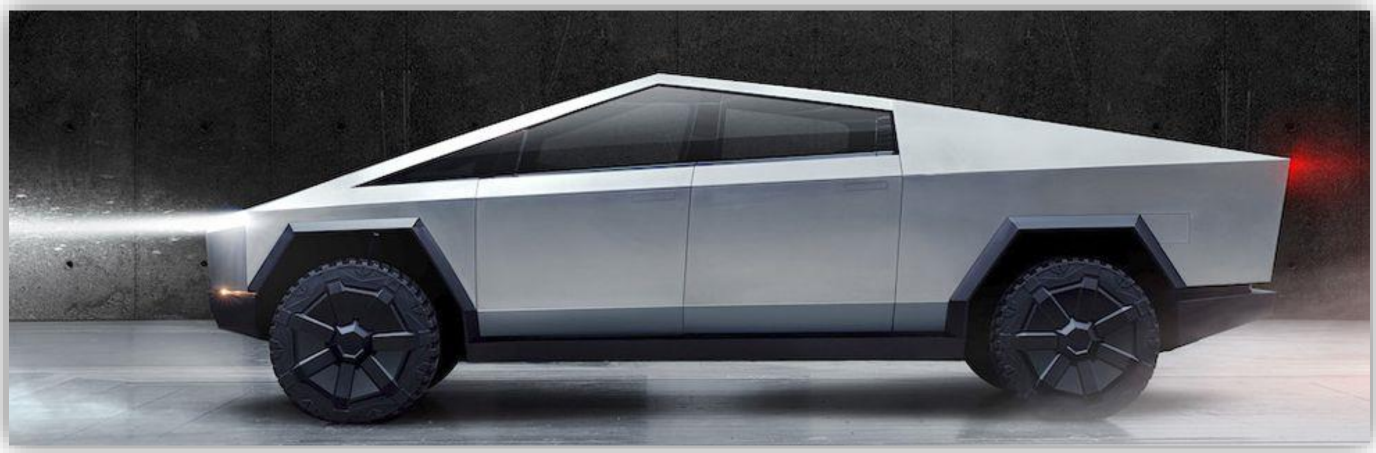
Lansering: Oklart



Ford F150

Den viktigaste konkurrenten är Ford som avslöjat att en eldriven version av storsäljaren F150 är under utveckling. Det finns inga detaljer om teknik, räckvidd eller pris ännu.

Lansering: 2022



Tesla Cybertruck

Teslas pickup Cybertruck får extremt futuristisk design och rostfri kaross. Den lanseras i tre olika versioner med räckvidd på upp till 80 mil. Du kan läsa mer om alla detaljer här.

Lansering: 2021



Officiell: Tesla Cybertruck får futuristisk design och rostfri kaross – räckvidd upp till 80 mil



Bilmodellerna som säljer bäst – Ford kränger två pickuper i minuten

ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT



Fords ikoniska pickup blir eldriven – utmanar Tesla och Rivian

Av Erik Söderholm

12. Tesla överraskade med eldriven fyrhjuling under premiären av cybertruck

November 22, 2019

I samband med premiären av Tesla Cybertruck presenterade Elon Musk "one more thing", så som han alltid gör i samband med produktlanseringar. Denna gången blev det en liten fyrhjuling – även kallad ATV.



Att det blev en fyrhjuling kändes nästan som en självklarthet, intill den offroad-dugliga pickupen. Några vidare detaljer presenterades dock aldrig om fyrhjulingen.

Fyrhjulingar har blivit allt mer populära i Sverige, och nyttjas både som nyttotrafik men också i rekreationssyfte. En kraftfull eldriven modell med ett rejält batteri kan säkert bli en stor succé.

En stor praktiskt fördel är att det blir enkelt att bara plugga in fyrhjulingen i väggen efter dagens slut. Istället för att behöva hantera bensindunkar. Med elfordons fördel i form av mindre rörliga delar blir fordonet också mer tåligt, perfekt för sträng terrängkörning.



Fyrhjulingen på flaket av Tesla Cybertruck

KRISTOFER
Förstakörare och skaparen bakom Allt om Elbil. Fascineras av elbilen och vill påskynda en elrevolution av bilindustrin.

TRAILER

13. 90 ton från skog till terminal

18 november, 2019

Sveaskog och Volvo Lastvagnar utför tester för att möjliggöra timmertransporter på upp till 90 ton från skog till lastterminal. Med mer last i varje fordon ökas effektiviteten, kostnaderna sänks och koldioxidutsläppen minskas med upp till 20 procent.





Lena Larsson, projektledare hos Volvo Lastvagnar: ”Detta är första gången vi testar detta i produktion, ute på skogsvägar. Tidigare har vi kört med 90-tonsekipage på landsväg. Under ETT-projektet (En Trave Till, red. anm.) körde man ut i skogen en gång när det var soligt och torrt. Nu ska vi testa förutsättningarna för att köra i skogen oavsett om det är sol eller snö, säger Lena Larsson som är projektledare hos Volvo till Trailer.se.”

Ett mål med projektet är att se om HCT-ekipage kan vara en av lösningarna för mer hållbara timmertransporter och ett komplement till ökad godstransport på tåg.



Henrik Engman, inköpsansvarig för transporter på Sveaskog: Att minska utsläppen från timmertransporterna är en viktig fråga för oss på Sveaskog. Eftersom tåg inte är ett alternativt överallt kan HCT-ekipage vara ett bra alternativ. Med ett ekipage med fler hjulaxlar som kan ta mer timmer kan tre ekipage lasta lika mycket som fyra ekipage av mindre modell, det minskar utsläppen per transporterat ton, säger Henrik Engman, inköpsansvarig för transporter på Sveaskog i ett pressmeddelande.

Andra fördelaktiga effekter med HCT-ekipage är att bränsleförbrukningen, och därmed kostnaderna för åkeriet, minskar enligt Sveaskog och Volvo. Man hoppas att HCT-ekipage således även ska stärka svensk åkerinäring och framför allt den norrländska skogsindustrin – som brottas med långa avstånd till sågverk, massapappersbruk och kunder.

Fakta:

Sveaskog och Volvo Lastvagnar har fått tillstånd av Transportstyrelsen att bedriva konfigurationstester med HCT-ekipage med last upp till 90 ton från Överkalix och från hamnen i Haraholmen till Smurfit-Kappas industriområde i Piteå.

ETT-projektet initierades av Skogforsk och pågick mellan augusti 2007 och december 2012. I projektet ingick flis- och rundvirkestransporter till kraftvärmeverk, massabruk och sågverk samt till och från järnvägsterminaler. Ekipagen körde med bruttovikter upp till 90 ton.

Inom ramarna för ETT-projektet körde man även med tyngre timmerbilar på skogsväg, så kallade ST-bilar (större travar). Dessa var 24 meter långa och hade en bruttovikt på upp till 74 ton.

Av Ralph Andersson

14. Grattis Daimler Sovereign!

Publicerad 4 december 2009

Idag gratuleras alla Barbro och Barbara på namnsdagen, och för att hedra dessa kvinnor lite extra passar vi även på att uppmärksamma Sovereign, ett av de mest felstavade bilnamnen i annonsspalterna. Jaguar och Daimler Sovereign, sträck på er!



Sovereign betyder härskare, monark, regent eller suverän. I bilvärlden handlar det om Daimler och Jaguar.

1960 köpte Jaguar upp Daimler, det brittiska Daimler alltså, och under resten av decenniet försökte man maka samman de två modellprogrammen. Med sig in i boet hade Daimler med sig en nyutvecklad V8-motor i två storlekar (2,5 och 4,5 liter) med hemisfäriska förbränningsrum.

Till en början använde sig Jaguar en del av den nya motorn parallellt med sin egen raka sexa, XK-motorn, bland annat fick den sitta i Daimlerversionen av Jaguar Mk II.

Men 1966 när man kom med en Daimler-version av Jaguar 420 hade den fått den raka sexan. Daimler Sovereign hette den nya bilen som skiljde sig väldigt lite från sin Jaguar-syrra, det man i allmänhet tog den på var den räfflade överdelen på grillen, något som varit Daimlers signum i decennier.

Nästa upplaga av Sovereign var också en lite lyxigare version av en Jaguarmodell, nämligen XJ6 som introducerades i oktober 1969. Daimler Sovereign följde sedan XJ6 genom livet men glansen kring märket mattades allt mer ju tiden gick. 1983 lades modellen ned.

Namnet Sovereign användes senare på lyxversionen av Jaguar XJ6 i med XJ40-karossen som kom 1987.



Daimler Sovereign såg ljuset 1966 och var en ommärkt Jaguar 420 med vågor i grillen. Jaguar 420 var i sin tur en uppdaterad S-Type som i sin tur byggde på Jaguar Mk2.



När helt nya XJ6 presenterades inför en häpen publik i oktober 1968 passade man även på att lansera en Daimlerversion. Det som skiljde mest var självuppfattningen hos dem som köpte bilarna, Jaguar stod för det lite sportigare, Daimler för det lite noblare.



Serie II-versionen av XJ6 fick även den en Daimler-syrra



Liksom Serie III. Detta blev den sista Daimler Sovereign.



Sovereign-namnet dök upp några år senare på den nya XJ40-serien men nu var förnamnet Jaguar. Daimler-namnet hängde kvar på de tolvcylindriga versionerna.

Carl Legelius

SLUT